Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/903

12. 07. 73

Sachgebiet 75

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 7. Juni 1972 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Republik Brasilien über das Einlaufen von Reaktorschiffen in brasilianische Gewässer und ihren Aufenthalt in brasilianischen Häfen

A. Zielsetzung

Eine feste Völkerrechtspraxis bezüglich des Rechts, mit Reaktorschiffen fremde Hoheitsgewässer zu befahren, hat sich noch nicht gebildet. Es ist daher notwendig, dem ersten deutschen Reaktorschiff, der „Otto Hahn", das Anlaufen fremder Häfen durch den Abschluß bilateraler Verträge zu ermöglichen.

B. Lösung

Der am 7. Juni 1972 abgeschlossene Vertrag ermöglicht es der „Otto Hahn", brasilianische Häfen anzulaufen, um Massengütertransporte durchzuführen. Das Abkommen enthält Sicherheitsbestimmungen und Haftungsregelungen für den Fall eines nuklearen Schadens. Es entspricht inhaltlich einem bereits früher abgeschlossenen Vertrag mit Argentinien.

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1,
Postfach 8 21, Goethestraße 56, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/1) — 272 20 — Ve 8/73

Bonn, den 11. Juli 1973

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 7. Juni 1972 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Republik Brasilien über das Einlaufen von Reaktorschiffen in brasilianische Gewässer und ihren Aufenthalt in brasilianischen Häfen mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Wortlaut des Vertrages in deutscher und portugiesischer Sprache sowie die Denkschrift zum Vertrag sind gleichfalls beigefügt. Der Gesetzentwurf ist gemeinsam von den Bundesministern für Forschung und Technologie, des Auswärtigen und für Verkehr erstellt worden.

Der Bundesrat hat in seiner 396. Sitzung am 6. Juli 1973 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Scheel

Anlage

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 7. Juni 1972 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Republik Brasilien über das Einlaufen von Reaktorschiffen in brasilianische Gewässer und ihren Aufenthalt in brasilianischen Häfen

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Brasilia am 7. Juni 1972 unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Republik Brasilien über das Einlaufen von Reaktorschiffen in brasilianische Gewässer und ihren Aufenthalt in brasilianischen Häfen wird zugestimmt. Der Vertrag wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem der Vertrag nach seinem Artikel 14 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf den Vertrag findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da er sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Der Vertrag soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem der Vertrag nach seinem Artikel 14 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht unmittelbar mit Kosten belastet. Eine finanzielle Belastung des Bundes gem. Artikel 6 Abs. 4 des Vertrages entsteht nur bei Eintritt eines nuklearen Schadens, der nach den bisherigen Erfahrungen als unwahrscheinlich anzusehen ist.

Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Republik Brasilien über das Einlaufen von Reaktorschiffen in brasilianische Gewässer und ihren Aufenthalt in brasilianischen Häfen

Convênio entre a República Federal da Alemanha e a República Federativa do Brasil sobre a entrada de navios nucleares em águas brasileiras e sua permanência em portos brasileiros

Die Regierungen

der Bundesrepublik Deutschland

und

der Föderativen Republik Brasilien,

geleitet von dem gemeinsamen Interesse an der Entwicklung der friedlichen Nutzung der Kernenergie, einschließlich ihrer Verwendung in der Handelsschiffahrt,

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Für die Zwecke dieses Vertrages bedeutet:

1. „Behörde" — die für die Anwendung dieses Vertrages zuständigen Stellen der Föderativen Republik Brasilien.
2. „Genehmigungsstaat" — die Bundesrepublik Deutschland als der Staat, der den Betrieb des Schiffes unter seiner Flagge genehmigt.
3. „Schiff" — das in der Bundesrepublik Deutschland eingetragene Reaktorschiff „Otto Hahn" sowie jedes andere Schiff, das nach Artikel 11 in diesen Vertrag einbezogen wird.
4. „Inhaber" — die Person, der der Genehmigungsstaat die Genehmigung zum Betrieb des Schiffes erteilt hat.
5. „Brüsseler Übereinkommen" — das Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen, wie es am 25. Mai 1962 in Brüssel zur Unterzeichnung aufgelegt wurde.
6. „Solas-Übereinkommen" — das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, das am 17. Juni 1960 von der Föderativen Republik Brasilien und der Bundesrepublik Deutschland in London unterzeichnet wurde.
7. „Vorschriften der CNEN" — die brasilianischen „Vorschriften für die Benutzung von brasilianischen Häfen, Buchten und Hoheitsgewässern durch Reaktorschiffe", gebilligt durch den Beschluß 4-71 vom 14. Januar 1971 des Beschließenden Ausschusses der Nationalen Kernenergie-Kommission der Föderativen Republik Brasilien.
8. „Brasilianische Gewässer" — die Wasserfläche entlang der brasilianischen Küste in einer Breite von 200 (zweihundert) Seemeilen, gemessen von der

Os Governos

da República Federal da Alemanha

e

da República Federativa do Brasil,

movidos pelo interesse comum no desenvolvimento do uso pacífico da energia nuclear, inclusive seu aproveitamento na navegação mercante,

convieram no seguinte:

Artigo 1º

Para efeitos do presente Convênio entender-se-á:

1. por "Autoridade" — o órgão da República Federativa do Brasil competente para a execução do presente Convênio.
2. por "País de Registro" — a República Federal da Alemanha, em seu caráter de país que autoriza a exploração do navio sob seu pavilhão.
3. por "Navio" — o navio nuclear "Otto Hahn", de registro da República Federal da Alemanha, bem como qualquer outro navio que seja incluído neste Convênio nos termos do artigo 11.
4. por "Operador" — a pessoa que o País de Registro tenha autorizado a operar o navio.
5. por "Convenção de Bruxelas" — a "Convenção sobre a Responsabilidade dos Operadores de Navios Nucleares", aberta a assinatura em Bruxelas, em 25 de maio de 1962.
6. por "Convenção S.O.L.A.S." — a "Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar", assinada pela República Federativa do Brasil e pela República Federal da Alemanha em Londres, em 17 de junho de 1960.
7. por "Normas da CNEN" — as "Normas para Uso de Portos, Baías e Águas Territoriais Brasileiras por Navios Nucleares", aprovadas pela Resolução 4-71 da Comissão Deliberativa da Comissão Nacional de Energia Nuclear da República Federativa do Brasil, em 14 de janeiro de 1971.
8. por "Águas Brasileiras" — a extensão ao largo da costa brasileira em uma faixa de 200 (duzentas) milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha da

Ebbelinie der kontinentalen und insularen Küste Brasiliens wie sie in den brasilianischen Seekarten festgelegt ist, ohne daß dies die Rechte und Auffassungen der Vertragsparteien hinsichtlich des Küstenmeeres und ihrer Zuständigkeit auf der Hohen See berührt.

9. „Kernbrennstoff" — einen Stoff, der geeignet ist, durch einen sich selbst tragenden Kernspaltungsvorgang Energie zu erzeugen, und der in einem Reaktorschiff verwendet wird oder verwendet werden soll.

10. „Radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle" — Stoffe einschließlich Kernbrennstoffen, die infolge der Verwendung von Kernbrennstoffen in einem Reaktorschiff durch Neutronenbestrahlung radioaktiv geworden sind.

11. „Nuklearer Schaden" — die Tötung oder Körperverletzung eines Menschen und den Verlust oder die Beschädigung von Sachen, sofern der Schaden von den radioaktiven Eigenschaften oder einer Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen herrührt oder sich daraus ergibt; sonstige hiervon herrührende oder sich hieraus ergebende Verluste, Schäden oder Aufwendungen sind nur eingeschlossen, wenn und soweit das anzuwendende innerstaatliche Recht dies vorsieht.

12. „Nukleares Ereignis" — den einen nuklearen Schaden verursachenden Vorfall oder eine Reihe solcher aufeinanderfolgender Vorfälle desselben Ursprungs.

Artikel 2

(1) Soweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, gelten für das Schiff die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, insbesondere die Vorschriften der CNEN.

(2) Das Einlaufen des Schiffes in brasilianische Gewässer bedarf der vorherigen Genehmigung der Behörde.

(3) Zur Gewährung der Einlaufgenehmigung ist es unerläßlich, der Behörde eine angemessene Zeit vorher den „Sicherheitsbericht" für das Schiff nach Maßgabe des Kapitels VIII Regel 7 des Solas-Übereinkommens sowie des Artikels 21 der Vorschriften der CNEN vorzulegen.

(4) Die Behörde ist ferner ebenso frühzeitig wie in Absatz 3 vorgesehen, im Einzelnen über die Operationen des Schiffes zu unterrichten, insbesondere über die Be- und Entladetätigkeit, die das Schiff in brasilianischen Gewässern und Häfen auszuführen beabsichtigt.

(5) Das Schiff hat den Weisungen der Behörde hinsichtlich der Navigation in brasilianischen Gewässern zu folgen, die gegebenenfalls auch die Häfen, in denen es sich aufhalten kann, und die Bedingungen für Operationen des Schiffes festlegt.

Artikel 3

(1) Das Schiff hat sich vor Anlaufen des Hafens an einem von der Behörde bestimmten Ort der in Kapitel VIII Regel 11 des Solas-Übereinkommens und in Artikel 33 der Vorschriften der CNEN vorgesehenen besonderen Kontrolle zu unterziehen.

(2) Der Kapitän hat den von der Behörde bestimmten Personen das Betreten des Schiffes für die angemessene Kontrolle der radiologischen Sicherheitsmaßnahmen zu gestatten.

baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro, adotada como referência nas cartas náuticas brasileiras, não afetando esta definição os direitos e pontos de vista das Partes Contratantes com relação aos seus conceitos de mar territorial e à sua competência no alto-mar.

9. por "Combustível Nuclear" — qualquer material capaz de produzir energia, mediante processo auto-sustentado de fissão nuclear, utilizado pelo navio ou a êle destinado.

10. por "Produtos ou Rejeitos radioativos" — todo o material, inclusive o combustível nuclear, cuja radioatividade tenha-se originado por irradiação neutrônica durante o processo de utilização do combustível nuclear a bordo do navio.

11. por "Dano nuclear" — a perda de vida humana ou lesão corporal e a perda ou prejuízo material que resultem da radioatividade ou da combinação desta com propriedades tóxicas, explosivas ou outras propriedades perigosas do combustível nuclear, dos produtos ou rejeitos radioativos; os demais danos, prejuízos ou gastos resultantes somente serão incluídos nesta definição quando e na medida em que assim fôr disposto na legislação nacional pertinente.

12. por "Acidente Nuclear" — qualquer evento ou série de eventos que tenham uma origem comum e que provoquem danos nucleares.

Artigo 2º

1. A não ser que seja disposto diferentemente no presente Convênio, aplicar-se-ão ao navio as normas da legislação local, em particular as Normas da CNEN.

2. A entrada do navio em águas brasileiras requererá a autorização prévia da Autoridade.

3. Para a obtenção de autorização de entrada, será indispensável remeter à Autoridade, com razoável antecipação, a "Documentação de Segurança" do navio com o alcance e nas condições gerais previstas na regra 7 do Capítulo VIII da Convenção S.O.L.A.S. e conforme especificado no artigo 21 das Normas da CNEN.

4. A Autoridade também será informada, com a antecedência prevista no parágrafo 3, em forma detalhada, sobre as operações de tráfego marítimo, especialmente as de carga e descarga, que o navio deseje efetuar em águas e portos brasileiros.

5. Com referência à navegação em águas brasileiras, o navio deverá seguir as instruções da Autoridade que, em cada caso, determinará os portos em que poderá permanecer e as condições para as operações de tráfego marítimo.

Artigo 3º

1. O navio deverá, antes de sua entrada no porto e no ponto que a Autoridade determinar, submeter-se ao controle especial previsto pela regra 11, do Capítulo VIII, da Convenção S.O.L.A.S. e pelo artigo 33 das Normas da CNEN.

2. O Comandante do navio deverá aceitar a bordo o pessoal que a Autoridade determinar para o controle adequado das medidas de proteção radiológica.

Artikel 4

Während des Aufenthaltes des Schiffes in einem brasilianischen Hafen koordiniert die Behörde mit dem Kapitän des Schiffes die erforderlichen Maßnahmen zur angemessensten Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen, die nach dem Solas-Übereinkommen und den einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften anzuwenden sind.

Artikel 5

(1) Das Schiff darf radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle in brasilianischen Gewässern unter Ausschluß brasilianischer Häfen nur mit ordnungsgemäß belegter Genehmigung der Behörde beseitigen.

(2) Das Schiff hat außer den Gebühren für Schiffe herkömmlicher Art die Lotsen- und Schleppkosten zu zahlen, die sich aus der Anwendung von notwendigen Sicherheitsmaßnahmen in brasilianischen Gewässern und Häfen oder aus den Notmaßnahmen nach Absatz 4 dieses Artikels ergeben.

(3) Die Bedingungen für eine Reparatur der nuklearen Anlage des Schiffes in brasilianischen Gewässern und Häfen, ihre Wartung und deren Überprüfung durch die Behörde werden in den in Artikel 2 Absatz 5 erwähnten Weisungen festgelegt.

(4) Unbeschadet der in Artikel 4 vorgesehenen Maßnahmen trifft der Kapitän des Schiffes alle für unerläßlich erachteten Notmaßnahmen und unterrichtet unverzüglich die Behörde, welche die erforderliche Unterstützung gewährt.

(5) Ereignet sich ein die Umgebung möglicherweise gefährdender Unfall, während sich das Schiff in brasilianischen Gewässern oder Häfen befindet oder diese ansteuert, so hat der Kapitän gemäß Kapitel VIII Regel 12 des Solas-Übereinkommens die Behörde unverzüglich zu verständigen und sofort die von ihr erteilten Weisungen durchzuführen.

(6) Machen Umstände außerhalb des Schiffes Notmaßnahmen für dieses erforderlich, so hat der Kapitän den Weisungen der Behörde ebenfalls zu folgen.

(7) Ist der Kapitän des Schiffes der Ansicht, daß eine der in den vorstehenden Absätzen genannten Weisungen nicht befolgt werden kann, so hat er dies unverzüglich der Behörde mitzuteilen, die in allen Fällen dem Schiff das Einlaufen in brasilianische Gewässer oder seinen weiteren Aufenthalt in diesen Gewässern verbieten kann, ungeachtet des Standes einer etwaigen Be- oder Entladetätigkeit.

(8) a) Falls das Schiff in brasilianischen Gewässern oder Häfen strandet oder Schiffbruch erleidet, kann die Behörde die nach ihrer Auffassung zur Vermeidung eines drohenden nuklearen Schadens notwendigen Maßnahmen ergreifen, wenn diese von dem Inhaber des Schiffes oder dem Genehmigungsstaat nicht getroffen werden können. Die dabei entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Inhabers.

b) Der Genehmigungsstaat wird auf Wunsch der Behörde kostenlos jede ihm mögliche personelle und sachliche Hilfe dazu leisten.

c) Die Befugnisse der Behörde zur Beseitigung von Hindernissen für die Schiffahrt und zur Zerstörung von Schiffswracks bleiben unberührt.

(9) Der Kapitän des Schiffes wird brasilianischen Technikern und Wissenschaftlern den Aufenthalt an Bord

Artigo 4º

Durante a permanência do navio em pôrto brasileiro, a Autoridade coordenará com o Comandante do Navio as providências necessárias para a mais adequada execução das medidas de segurança a serem adotadas, segundo prevê a Convenção S.O.L.A.S. e de conformidade com a legislação local vigente.

Artigo 5º

1. O navio somente poderá eliminar produtos ou rejeitos radioativos em águas brasileiras, com exclusão dos portos brasileiros, mediante anuência devidamente documentada da Autoridade.

2. O navio, além dos gastos correspondentes aos navios convencionais, deverá ser responsável pelos gastos de praticagem e reboque derivados da execução de medidas de segurança necessárias em águas e portos brasileiros e pelos que resultarem de medidas de emergência segundo o item 4 do presente artigo.

3. As normas referentes à reparação da instalação nuclear do navio em águas e portos brasileiros, às operações de manutenção e às suas respectivas verificações pela Autoridade serão indicadas nas instruções de que trata o item 5 do artigo 2º.

4. Sem prejuízo das medidas correspondentes, de acordo com o artigo 4º, o Comandante do navio adotará as medidas de emergência que considerar indispensáveis, informando imediatamente à Autoridade, que prestará o auxílio necessário.

5. Em caso de acidente suscetível de criar situação de perigo para a zona circunvizinha, enquanto o navio estiver em águas ou portos brasileiros, ou deles se estiver aproximando, o Comandante deverá avisar imediatamente à Autoridade, conforme o disposto na regra 12 do Capítulo VIII da Convenção S.O.L.A.S. e dar cumprimento imediato às instruções subsequentes da Autoridade.

6. Quando, por circunstâncias estranhas ao navio, for necessário adotar, com relação a ele, medidas, de emergência, o Comandante deverá igualmente seguir as instruções da Autoridade.

7. Caso o Comandante do navio seja da opinião de que uma das diretivas indicadas nos parágrafos anteriores não poderá ser seguida, deverá informar imediatamente a Autoridade, que poderá, em todos os casos, proibir ao navio a entrada em águas brasileiras ou a continuação de sua estadia nessas águas, qualquer que seja o estado da eventual operação de carga e descarga.

8. a) Se o navio encalhar ou naufragar em águas ou portos brasileiros, a Autoridade poderá tomar as providências necessárias, a seu critério, para evitar um dano nuclear iminente, caso o operador ou o País de Registro não as possam tomar. As despesas decorrentes serão custeadas pelo operador.

b) O País de Registro prestará, gratuitamente, para esse fim, a pedido da Autoridade, toda assistência possível em pessoal e material.

c) O disposto neste Convênio em nada afetará os direitos da Autoridade em matéria de remoção de obstáculos à navegação e de destroços de navios naufragados.

9. O Comandante do navio permitirá que técnicos e cientistas brasileiros permaneçam a bordo, durante as

während der Fahrten und Liegezeiten in brasilianischen Gewässern und Häfen gestatten, um die Operationen des Schiffes zu verfolgen.

viagens e estadias em águas e portos brasileiros, para que possam acompanhar as operações do navio.

Artikel 6

(1) Der Inhaber ist objektiv haftbar für nukleare Schäden, wenn nachgewiesen wird, daß diese Schäden durch ein nukleares Ereignis verursacht worden sind, das auf Kernbrennstoffe des Schiffes oder aus dem Schiff stammende radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle zurückzuführen ist.

(2) Beweist der Inhaber, daß der nukleare Schaden ganz oder teilweise durch eine mit Schädigungsabsicht begangene Handlung oder Unterlassung einer verletzten natürlichen Person verursacht worden ist, so können die zuständigen Gerichte den Inhaber von seiner Haftung gegenüber dieser Person ganz oder teilweise befreien.

(3) Die Haftung des Inhabers ist für jedes einzelne nukleare Ereignis auf einen Betrag von 400 (vierhundert) Millionen Deutsche Mark begrenzt.

(4) Der Genehmigungsstaat verpflichtet sich gegenüber der Föderativen Republik Brasilien, die Zahlung der Schadensersatzansprüche für nukleare Schäden, die nach diesem Vertrag gegenüber dem Inhaber geltend gemacht werden, sicherzustellen, indem er die notwendigen Beträge bis zu einem Höchstbetrag von 400 (vierhundert) Millionen Deutsche Mark bereitstellt, soweit die vom Inhaber abgeschlossene Versicherung oder anderweitig gestellte finanzielle Sicherheit nicht ausreicht.

(5) Ein nuklearer Schaden, den das Schiff selbst, seine Besatzung, seine Ausrüstung sowie seine Brennstoff- und sonstigen Schiffsvorräte erleiden, wird durch die Haftung des Inhabers nach Artikel 6 Absatz 1 nicht gedeckt.

(6) Schadensersatzansprüche verjähren in zehn Jahren vom Eintritt des nuklearen Ereignisses an gerechnet.

(7) Ist ein nuklearer Schaden durch Kernbrennstoffe oder durch radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle verursacht worden, die gestohlen, verloren oder über Bord geworfen wurden oder deren Besitz aufgegeben wurde, so wird die in Absatz 6 bestimmte Frist vom Zeitpunkt des nuklearen Ereignisses an gerechnet, das den nuklearen Schaden verursacht hat; die Frist darf jedoch zwanzig Jahre, gerechnet vom Tage der Entwendung, des Verlustes, des Überbordwerfens oder der Besitzaufgabe, nicht überschreiten.

(8) Verschlimmern sich die Schäden, so kann jeder innerhalb der vorstehend vorgesehenen Fristen geltend gemachte Anspruch erweitert werden, auch wenn diese Fristen bereits abgelaufen sind, sofern nicht bereits ein Endurteil ergangen ist.

Artigo 6º

1. O operador será objetivamente responsável por danos nucleares, quando se provar que esses danos foram causados por um acidente nuclear no qual tenham participado o combustível nuclear do navio ou os produtos ou rejeitos radioativos dele provenientes.

2. Se o operador provar que o dano nuclear resultou, total ou parcialmente, de uma ação ou omissão com dolo por uma pessoa física lesada, o operador poderá ser exonerado, pelo tribunal competente, total ou parcialmente, da obrigação de reparar o referido dano.

3. A responsabilidade do operador estará limitada, por cada acidente nuclear determinado, ao montante de 400 (quatrocentos) milhões de marcos alemães.

4. O País de Registro se compromete, perante a República Federativa do Brasil, a garantir o pagamento de indenizações provenientes de reclamações por danos nucleares que forem formuladas contra o operador, de acordo com este Convênio, para o que porá à disposição os fundos necessários até a importância máxima de 400 (quatrocentos) milhões de marcos alemães, na medida em que o seguro ou a garantia financeira fornecida pelo operador não forem suficientes.

5. O dano nuclear que vier a sofrer o próprio navio, sua tripulação, seu equipamento e aparelhagem, seu combustível e provisões não será coberto pela responsabilidade do operador nos termos do item 1º do artigo 6º.

6. O direito a reclamar uma indenização prescreverá no prazo de dez anos a contar da data do acidente nuclear.

7. Quando o dano nuclear for provocado pelo combustível nuclear ou por produtos ou rejeitos radioativos que tenham sido subtraídos, perdidos, abandonados ou lançados de bordo, o prazo previsto no item 6 será contado a partir da data do acidente nuclear que provocou o dano nuclear; o prazo não poderá exceder de vinte anos, contados a partir da data da subtração, perda, abandono ou lançamento de bordo.

8. Caso se agravem os danos, qualquer reivindicação válida, apresentada dentro dos prazos anteriormente previstos, poderá ser renovada mesmo quando esses prazos já estejam esgotados e na medida em que inexista sentença final.

Artikel 7

Artikel 6 dieses Vertrages gilt für nukleare Schäden, die innerhalb der brasilianischen Gewässer oder innerhalb des brasilianischen Hoheitsgebietes eintreten, wenn das nukleare Ereignis

— innerhalb brasilianischer Gewässer oder innerhalb des brasilianischen Hoheitsgebietes oder

— außerhalb brasilianischer Gewässer auf einer Fahrt zu oder von einem brasilianischen Hafen oder zu oder aus brasilianischen Gewässern eingetreten ist.

Artigo 7º

O artigo 6º do presente Convênio terá validade para os danos nucleares que se produzirem em águas ou territórios brasileiros, se o acidente nuclear houver ocorrido

— dentro de águas ou territórios brasileiros ou

— fora de águas brasileiras, em uma viagem para ou a partir de um porto brasileiro ou para ou a partir de águas brasileiras.

Artikel 8

Vorschriften des nationalen oder internationalen Rechts über die Beschränkung der Reederhaftung sind auf Ansprüche nach diesem Vertrag nicht anzuwenden.

Artigo 8º

As disposições de direito interno ou internacional sobre a limitação de responsabilidade do operador não podem ser aplicadas às reivindicações feitas nos termos do presente Convênio.

Artikel 9

(1) Klagen auf Ersatz eines nuklearen Schadens sind vor den brasilianischen Gerichten zu erheben.

(2) Klagen sind gegen die Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schiffahrt mbH, 2 Hamburg 11, Große Reichenstraße 2, zu richten.

(3) Eine rechtskräftige gerichtliche Entscheidung, die von einem nach Absatz 1 zuständigen brasilianischen Gericht erlassen worden ist, wird im Hoheitsgebiet des Genehmigungsstaates anerkannt, es sei denn,

a) daß die gerichtliche Entscheidung durch betrügerische Machenschaften des Klägers erlangt worden ist, oder

b) daß dem Inhaber keine angemessene Gelegenheit zur Vertretung seiner Sache vor Gericht gegeben worden ist.

(4) Wird die Vollstreckung einer anerkannten rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung eines brasilianischen Gerichts nach den gesetzlichen Förmlichkeiten des Genehmigungsstaates beantragt, so ist die Entscheidung in gleicher Weise zu vollstrecken, als handelte es sich um die Entscheidung eines Gerichts dieses Staates.

(5) Die Begründetheit des dem Urteil im Sinne der Absätze 3 und 4 zugrunde liegenden Anspruchs unterliegt im Genehmigungsstaat keiner weiteren gerichtlichen Nachprüfung.

Artikel 10

(1) Die Vertragsparteien werden sich bemühen, jede etwaige Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Vertrages auf diplomatischem Wege beizulegen; hierbei werden sie hinsichtlich der Haftung für nukleare Schäden insbesondere die Bestimmungen des Brüsseler Übereinkommens berücksichtigen.

(2) Kann eine Streitigkeit auf diese Weise nicht beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Streitigkeit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(4) Werden die in Absatz 3 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll sein Vertreter die Ernennungen vornehmen. Besitzt auch der Vertreter die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist auch er verhindert, so soll das im Range nächstfolgende Mitglied des Internationalen Gerichtshofes, das nicht die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien besitzt, die Ernennungen vornehmen.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmannes sowie die sonstigen Kosten werden von den beiden Vertragsparteien

Artigo 9º

1. As ações de ressarcimento por danos nucleares serão intentadas perante os tribunais brasileiros.

2. As ações deverão ser dirigidas contra a "Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schiffahrt mbH, 2 Hamburg 11, Grosse Reichenstrasse 2" (Companhia de Utilização da Energia Nuclear nas Construções Navais e na Navegação Limitada).

3. A sentença final proferida por um tribunal brasileiro competente, na conformidade do item 1º, será reconhecida como válida no território do País de Registro, a menos que

a) a sentença tenha sido obtida por fraude do demandante, ou

b) o operador não tenha tido possibilidade de apresentar sua defesa.

4. As sentenças finais dos tribunais brasileiros que forem reconhecidas como válidas terão caráter executório, uma vez apresentadas para execução de conformidade com as formalidades exigidas pelo País de Registro, como se se tratasse de sentenças proferidas por tribunal deste último País.

5. Uma vez proferida uma das sentenças mencionadas nos itens 3 e 4, o País de Registro não poderá proceder à revisão do litígio.

Artigo 10

1. As Partes Contratantes procurarão resolver por via diplomática qualquer controvérsia eventualmente provocada pela interpretação ou aplicação do presente Convênio; para esse fim, levarão em conta, primordialmente, as disposições da Convenção de Bruxelas no que concerne à responsabilidade por danos nucleares.

2. Se uma controvérsia não puder ser dirimida por essa forma, será submetida, por petição de uma das Partes Contratantes, a um tribunal arbitral.

3. O tribunal arbitral se constituirá, quando as circunstâncias o exigirem, de forma que cada Parte Contratante designe um membro e os dois membros se porão de acordo para escolher como presidente um cidadão de um terceiro Estado, o qual será nomeado pelos Governos das duas Partes Contratantes. Os membros serão designados no prazo de dois meses e o Presidente no de três meses, a partir da notificação de uma Parte Contratante à outra de que deseja submeter a controvérsia a um tribunal arbitral.

4. Se os prazos previstos no item 3 não forem observados, cada Parte Contratante poderá, na ausência de outro acordo, solicitar ao Presidente da Corte Internacional de Justiça que proceda às designações necessárias. Caso o Presidente seja cidadão de uma das Partes Contratantes ou se encontre impedido por outra causa, caberá ao seu substituto efetuar as designações. Se este também for cidadão de uma das Partes Contratantes ou se também se encontrar impedido, as designações competirão ao membro da Corte Internacional de Justiça que siga imediatamente na ordem hierárquica e não seja cidadão de uma das duas Partes Contratantes.

5. O tribunal arbitral tomará suas decisões por maioria de votos. Cada Parte Contratante custeará os gastos de seu membro e de sua representação no processo arbitral. Os gastos do Presidente e os demais gastos serão custeados em partes iguais pelas duas Partes Contra-

zu gleichen Teilen getragen. Das Schiedsgericht kann eine andere Kostenregelung treffen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

tantes. O tribunal arbitral poderá adotar outra distribuição dos gastos. No demais, o tribunal arbitral adotará seu próprio regulamento.

Artikel 11

Durch Notenwechsel kann die Anwendung dieses Vertrages auf andere Schiffe des Genehmigungsstaates ausgedehnt werden.

Artigo 11

A aplicação deste Convênio poderá ser estendida a outros navios do País de Registro por meio de troca de notas.

Artikel 12

Werden durch das Inkrafttreten eines mehrseitigen internationalen Abkommens oder durch die nationale Gesetzgebung einer der Vertragsparteien Angelegenheiten geregelt, die in diesem Vertrag geregelt worden sind, so werden die Vertragsparteien rechtzeitig Verhandlungen zur Überprüfung des Vertrages aufnehmen.

Artigo 12

Se, pela entrada em vigor de um Acordo Internacional multilateral ou pela legislação nacional de uma das Partes Contratantes, forem regulados assuntos já regulados no presente Convênio, as Partes Contratantes iniciarão oportunamente negociações para a revisão do presente Convênio.

Artikel 13

Dieser Vertrag gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Föderativen Republik Brasilien innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artigo 13º

Este Convênio vigorará também para o "Land" Berlim, a menos que o Governo da República Federal da Alemanha se manifeste em sentido contrário ao Governo da República Federativa do Brasil, dentro de três meses após a entrada em vigor do presente Convênio.

Artikel 14

(1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht werden.

(2) Dieser Vertrag tritt mit dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Dieser Vertrag hat eine Geltungsdauer von drei Jahren. Er verlängert sich stillschweigend jeweils um ein weiteres Jahr, sofern nicht eine der Vertragsparteien der Verlängerung spätestens sechs Monate vor Vertragsablauf widerspricht.

Artigo 14º

1. Este Convênio deverá ser ratificado. A troca dos respectivos instrumentos de ratificação se efetuará em Bonn, no menor prazo possível.

2. O Convênio entrará em vigor a partir do momento em que for efetuada a troca.

3. O Convênio terá uma duração de três anos. Renova-se automaticamente por períodos de um ano, na medida em que nenhuma das Partes Contratantes não o denuncie em prazo não inferior a seis meses antes do término de sua validade.

GESCHEHEN zu Brasilia am 7. Juni 1972 in zwei Urschriften, jede in deutscher und portugiesischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

FEITO em Brasília aos sete dias do mês de junho de mil novecentos e setenta e dois em dois exemplares originais em idiomas alemão e português, sendo ambos os textos igualmente válidos.

Für die
Bundesrepublik Deutschland

Pela República Federal da Alemanha

Karl Hermann Knoke

Hans-Hilger Haunschild

Für die
Föderative Republik Brasilien

Pela República Federativa do Brasil

Mario Gibson Barboza

Denkschrift zu dem Vertrag

I. Allgemeines

Das erste deutsche Reaktorschiff, die „Otto Hahn", ist 1968 fertiggestellt worden.

Reeder des Schiffes ist die Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schiffahrt mbH, Hamburg, an deren Finanzierung der Bund mit 90 v. H. und die vier Küstenländer (Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Hostein) mit 10 v. H. beteiligt sind. Der Bau des Schiffes ist von der Europäischen Atomgemeinschaft gefördert worden.

Anfang 1969 wurde das Schiff in Betrieb genommen. Nach erfolgreichen Forschungs- und Erprobungsfahrten wird es seit Februar 1970 für den Transport von Massengütern verwendet. Das macht das Befahren fremder Hoheitsgewässer und Häfen erforderlich.

Eine feste Völkerrechtspraxis bezüglich des Rechtes der friedlichen Durchfahrt („innocent passage") fremder Hoheitsgewässer durch Reaktorschiffe hat sich noch nicht gebildet. Die Mehrheit der Staaten macht das Befahren ihrer Hoheitsgewässer und das Anlaufen ihrer Häfen von einer ausdrücklichen vorherigen Zustimmung abhängig. Einen Präzedenzfall für die internationale Praxis hat das unter der Flagge der Vereinigten Staaten fahrende reaktorgetriebene Handelsschiff „Savannah" gesetzt. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika hat in den Jahren 1963 bis 1965 mit etwa 15 Staaten, darunter auch mit der Bundesrepublik Deutschland, Besuchsabkommen geschlossen, um dem Schiff die Einfahrt in fremde Hoheitsgewässer zu ermöglichen. Diese Verträge regeln, weitgehend übereinstimmend, neben den nautischen und sicherheitstechnischen Fragen die Freistellung durch die amerikanische Regierung für nukleare Schadensfälle bis zu einem Höchstbetrag von 500 Millionen Dollar für jedes nukleare Schadensereignis.

Um einheitliche Regeln für die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen zu schaffen und zu vermeiden, im Einzelfall zahlreiche bilaterale Vereinbarungen abschließen zu müssen, wurde auf der elften Sitzung der Diplomatischen Seerechtskonferenz am 25. Mai 1962 in Brüssel das Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen (im folgenden „Brüsseler Übereinkommen" genannt) verabschiedet.

Das Übereinkommen ist bisher nur von Portugal ratifiziert worden. Madagaskar und die Demokratische Republik Kongo sind ihm beigetreten. Die Niederlande haben das Ratifizierungsverfahren eingeleitet. Andere Staaten scheinen grundsätzlich nicht abgeneigt, das Übereinkommen zu ratifizieren. Auch die Bundesregierung erwägt diesen Schritt. Nach Ratifizierung durch die Bundesrepublik würde das Übereinkommen in Kraft treten. Bis danach eine genügende Zahl von Staaten Vertragsparteien geworden ist, wird es jedoch notwendig sein, der „Otto Hahn" den Weg in fremde Hoheitsgewässer und Häfen — ähnlich wie im Falle der „Savannah" — entweder in einem vereinfachten diplomatischen Verfahren durch bloßen Notenwechsel oder aber durch den Abschluß bilateraler Verträge mit den in Aussicht genommenen Staaten zu eröffnen.

Im vereinfachten diplomatischen Verfahren sind der „Otto Hahn" bereits von mehreren Staaten Anlaufgenehmigungen erteilt worden. Von der Bundesrepublik mit den Niederlanden, Portugal und Argentinien abgeschlossene bilaterale Verträge — sog. „Otto Hahn"-Abkommen — sind bereits in Kraft getreten.

Da der Reeder der „Otto Hahn" beabsichtigt, brasilianische Häfen zum Laden von Massengütern anzulaufen, wurden auch mit der Föderativen Republik Brasilien Verhandlungen aufgenommen. Es konnte Einigung über den vorliegenden Vertrag erzielt werden. Er entspricht dem mit Argentinien abgeschlossenen Vertrag.

Der Vertrag übernimmt weitgehend Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im folgenden dem internationalen Sprachgebrauch gemäß als „SOLAS" — Safety of Life at Sea — Übereinkommen bezeichnet).

Das SOLAS-Übereinkommen ist die Anlage A der Schlußakte der Internationalen Konferenz von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und enthält im Kapitel VIII besondere Regeln für Reaktorschiffe. Die in der Vorschrift ebenfalls erwähnte Anlage C der Schlußakte der Internationalen Konferenz von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See hat besondere Empfehlungen für Reaktorschiffe zum Inhalt. Beide Anlagen sind für die Bundesrepublik und die Föderative Republik Brasilien in Kraft. Hinsichtlich der Haftung für nukleare Schäden folgt der Vertrag dem Brüsseler Übereinkommen, aus dem er die für einen bilateralen Vertrag wesentlichen Bestimmungen fast wörtlich übernimmt.

Der Vertrag gilt nicht nur für die „Otto Hahn", sondern auch für andere deutsche Reaktorschiffe. Artikel 1 des Vertrages enthält Begriffsbestimmungen. Die Artikel 2 bis 5 enthalten die allgemeinen schiffahrts- und sicherheitstechnischen Bestimmungen. Sie tragen insbesondere den brasilianischen Sicherheitsinteressen Rechnung. Artikel 6 enthält Vorschriften über die Haftung für eventuelle nukleare Schadensfälle und über die Sicherstellung der entsprechenden Ansprüche durch die Bundesrepublik Deutschland. Artikel 7 legt den Anwendungsbereich des Vertrages fest. Artikel 8 enthält den Ausschluß der Beschränkung der Reederhaftung. Artikel 9 regelt den Gerichtsstand sowie die Anerkennung und Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen. Artikel 11 sieht die Ausdehnung des Vertrages auf andere deutsche Reaktorschiffe durch Notenwechsel vor. Artikel 12 stellt eine Revisionsklausel dar. Die Artikel 10, 13 und 14 enthalten allgemeine und Schlußbestimmungen.

II. Besonderes

Zu Artikel 1

Artikel 1 enthält Definitionen einiger im Vertrag häufig gebrauchter Begriffe. Die in Artikel 1 Nr. 3 verwendete Definition läßt die Möglichkeit offen, den Vertrag — über die „Otto Hahn" hinaus — entsprechend dem in Artikel 11 vorgesehenen Verfahren auch auf andere deutsche Reaktorschiffe auszudehnen. Der in Artikel 1 Nr. 8 enthaltenen Definition des Begriffs „brasilianische Gewässer" liegt ein Kompromiß zugrunde. Brasilien beansprucht Hoheitsgewässer von 200 Seemeilen. Die Bundesrepublik erkennt diese Erweiterung der Hoheitsgewässer über die 3-Seemeilen-Grenze hinaus nicht als völkerrechtlich wirksam an. Unbeschadet dieses Rechtsstandpunktes hat sie jedoch ihren Schiffen empfohlen, die von Brasilien beanspruchten Grenzen zu beachten. Dementsprechend heißt es in der Überschrift des Vertrages und im Vertragstext nicht „brasilianische Hoheitsgewässer", sondern nur „brasilianische Gewässer". Diese werden definiert mit 200 Seemeilen, gemessen von der Basislinie, wie sie nach dem Genfer Übereinkommen von 1958 über das Küstenmeer und die Anschlußzone ermittelt wird. Um keine Zweifel an dem Rechtsstandpunkt der Bundesrepublik aufkommen zu lassen, ist ein Zusatz eingefügt worden, aus dem sich ergibt, daß die für diesen Vertrag gefundene Lösung keine generelle Anerkennung der brasilianischen Ansprüche bedeutet.

Die in den Nummern 9 bis 12 definierten Begriffe haben dieselbe Bedeutung wie in dem Brüsseler Übereinkommen. Die Verwendung international gebräuchlicher Begriffe dient der Rechtsklarheit und damit der Rechtssicherheit.

Zu Artikel 2

Artikel 2 Abs. 1 enthält einen Vorbehalt des innerstaatlichen Rechts.

Artikel 2 Abs. 2 beruht auf der Annahme, daß sich für Reaktorschiffe ein Recht der friedlichen Durchfahrt, wie es von der Völkerrechtspraxis für Handelsschiffe allgemein anerkannt ist, noch nicht gebildet hat, und geht daher vom Erfordernis einer ausdrücklichen vorherigen Zustimmung der zuständigen brasilianischen Stellen aus.

Artikel 2 Abs. 3 regelt das Verfahren zur Erlangung der Besuchserlaubnis. Regel 7 des Kapitels VIII SOLAS beschreibt den Sicherheitsbericht, der vom Inhaber zur Beurteilung der Kernenergieanlage und der Sicherheit des Schiffes anzufertigen ist. Er enthält eine ausführliche technische Beschreibung des Schiffes, insbesondere hinsichtlich des Reaktorbetriebes.

Artikel 2 Abs. 4 sieht aus Gründen der nuklearen Sicherheit eine frühzeitige Unterrichtung der zuständigen brasilianischen Behörde über Schiffsbewegungen (z. B. Verlegung des Anker- oder Liegeplatzes) vor.

Artikel 2 Abs. 5 bestätigt das Recht der brasilianischen Seite, Weisungen hinsichtlich der Navigation in brasilianischen Gewässern zu erteilen sowie gegebenenfalls die Häfen, die das Schiff benutzen kann, festzulegen.

Zu Artikel 3

Die in Absatz 1 genannte Regel II des Kapitels VIII SOLAS bestimmt, daß Reaktorschiffe vor dem Einlaufen in die Häfen sowie in den Häfen selbst einer besonderen Kontrolle unterzogen werden, um festzustellen, ob sich das in der Regel vorgesehene besondere Sicherheitszeugnis für Reaktorschiffe an Bord befindet und daß weder auf See noch im Hafen eine unzulässige Strahlung oder sonstige nukleare Gefährdung besteht.

Absatz 2 enthält die Verpflichtung des Kapitäns, den von der zuständigen brasilianischen Behörde bestimmten Personen zur Durchführung der in Absatz 1 genannten Kontrollen das Betreten des Schiffes zu gestatten.

Zu Artikel 4

Die Bestimmung grenzt die Verpflichtungen des Kapitäns und die Befugnisse der zuständigen brasilianischen Behörde ab.

Zu Artikel 5

Die in Absatz 1 verwendeten Begriffe „radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle" sind Artikel I des Brüsseler Übereinkommens entnommen und werden dort als Stoffe bestimmt, die infolge der Verwendung von Kernbrennstoffen in einem Reaktorschiff durch Neutronenbestrahlung radioaktiv gemacht worden sind (vgl. auch Artikel 1 Nr. 10).

Absatz 2 regelt die Gebührenpflicht des Schiffes in den dort vorgesehenen Fällen.

Absatz 3 behandelt die Voraussetzungen, unter denen Wartungsarbeiten, Reparaturen und Überprüfungen an der nuklearen Anlage des Schiffes in brasilianischen Gewässern und Häfen durchgeführt werden dürfen. Es besteht Einverständnis zwischen den Vertragsparteien, daß Reparaturen an der nuklearen Anlage des Schiffes in brasilianischen Gewässern und Häfen kaum in Frage kommen werden und daß alle Weisungen technisch abgesprochen sein werden.

Absatz 4 enthält Verpflichtungen des Kapitäns des Schiffes bei einem Unfall.

Absätze 5 bis 8 berücksichtigen das brasilianische Interesse an einer uneingeschränkten Zuständigkeit brasilianischer Behörden für die Gefahrenabwehr.

Absatz 9 regelt den Aufenthalt brasilianischer Techniker und Wissenschaftler an Bord während der Fahrten und Liegezeiten in brasilianischen Gewässern und Häfen.

Zu Artikel 6

Die Bestimmung lehnt sich bezüglich der Haftung des Inhabers, der Beschränkung der Haftung auf 400 Millionen DM für jedes einzelne nukleare Ereignis und der Verpflichtung der Bundesrepublik

Deutschland zur Sicherstellung der Deckungsvorsorge bis zu diesem Betrag eng an die Regeln des Brüsseler Übereinkommens an.

Absatz 1 der Vorschrift entspricht Artikel II Abs. 1 des Brüsseler Übereinkommens, wonach der Inhaber eines Reaktorschiffes für jeden nuklearen Schaden ohne Rücksicht auf sein Verschulden haftet. In Übereinstimmung mit dem Gesetz über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren (Atomgesetz) vom 23. Dezember 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 814), zuletzt geändert durch das Kostenermächtigungs-Änderungsgesetz vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805), besteht daher eine absolute Gefährdungshaftung des Inhabers des Schiffes. Diese umfaßt — im wesentlichen in Übereinstimmung mit dem deutschen Recht (vgl. § 38 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit § 36 Abs. 2 Nr. 1 Atomgesetz) — nicht Schäden am Schiff selbst, seiner Besatzung, seiner Ausrüstung und seinen Vorräten.

Im übrigen weicht die sich an Artikel II des Brüsseler Übereinkommens anlehende Haftungsregelung des Vertrages vor allem in den folgenden Punkten vom deutschen Atomrecht ab:

1. Für das Brüsseler Übereinkommen gilt nach Artikel II Abs. 2 das System der sog. „rechtlichen Kanalisierung" der Haftung auf den Inhaber des Reaktorschiffes. Danach ist — von wenigen Ausnahmen abgesehen — keine Person außer dem Inhaber des Reaktorschiffes für einen nuklearen Schaden haftbar. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß mit der Übernahme der rechtlichen Kanalisierung in den vorliegenden Vertrag nur den brasilianischen Wünschen und Vorstellungen gefolgt wird, im übrigen aber keine präjudizierende Wirkung für die deutsche innerstaatliche Gesetzgebung verbunden ist.
2. Während nach § 25 des Atomgesetzes der Schaden durch die Wirkung eines Kernspaltungsvorganges oder die Strahlen eines radioaktiven Stoffes verursacht sein muß, haftet der Schiffsinhaber nach der Definition des „Nuklearen Schadens" im Brüsseler Übereinkommen auch für Schäden, die sich aus einer Verbindung von radioaktiven Eigenschaften mit sonstigen gefährlichen Eigenschaften der Stoffe ergeben.
3. Während nach dem Atomgesetz keine Haftung des Inhabers gegenüber Zulieferern und Verrichtungsgehilfen besteht (§ 38 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit § 36 Abs. 2 Nr. 2 Atomgesetz), sieht das Brüsseler Übereinkommen keinen derartigen Haftungsausschluß vor.
4. Während nach § 27 des Atomgesetzes ein mitwirkendes Verschulden des Verletzten nach Maßgabe des § 254 BGB zu berücksichtigen ist, kann sich nach Artikel II Abs. 5 des Brüsseler Übereinkommens der Inhaber des Reaktorschiffes gegenüber den Ansprüchen des Verletzten nur darauf berufen, daß dieser in der Absicht gehandelt hat, Schaden herbeizuführen.

Absatz 3 der Vorschrift beschränkt in Übereinstimmung mit Artikel III Abs. 1 des Brüsseler Übereinkommens die Haftung des Inhabers des Reaktorschiffes für jedes nukleare Ereignis auf einen Betrag von 400 Millionen DM. Diese Regelung bedeutet gegenüber dem Atomgesetz, das eine Haftung bis zu 500 Millionen DM vorsieht, eine Herabsetzung des Haftungshöchstbetrages.

Absatz 4 der Vorschrift sieht in Übereinstimmung mit dem Atomgesetz (§ 36) und Artikel III Abs. 2 des Brüsseler Übereinkommens eine Freistellungsverpflichtung des Bundes für Schadensersatzansprüche Dritter gegen den Schiffsinhaber vor. Ebenso wie die Haftung des Inhabers in Absatz 3 der Vorschrift ist auch die Freistellung durch die Bundesrepublik auf 400 Millionen DM beschränkt, während sie nach § 36 des Atomgesetzes 500 Millionen DM beträgt. Da, wie bereits ausgeführt, die Haftung des Inhabers des Schiffes teilweise weitergeht als nach dem Atomgesetz, bezieht sich auch die Freistellung auf diese weitergehenden Ansprüche. Im übrigen bedeutet die Vorschrift keine Änderung der Rechtslage gegenüber § 36 des Atomgesetzes, der sich auch auf Schadensersatzverpflichtungen nach ausländischem Recht erstreckt.

Absatz 5 dieser Vorschrift entspricht im wesentlichen Artikel II Abs. 3 des Brüsseler Übereinkommens.

Die Absätze 6 bis 8 dieser Vorschrift übernehmen die Grundsätze der in Artikel V des Brüsseler Übereinkommens enthaltenen Regelung der Verjährung in den Vertrag. Die Fristen in Absatz 6 (10 Jahre) und Absatz 7 (20 Jahre) sind erheblich kürzer als die dreißigjährige Frist des Atomgesetzes. Daraus ergibt sich eine Besserstellung des Inhabers. Absatz 8 der Vorschrift entspricht Artikel V Abs. 4 des Brüsseler Übereinkommens.

Zu Artikel 7

Artikel 7 legt den Anwendungsbereich des Vertrages fest. Der Begriff „brasilianische Gewässer" ist in Artikel 1 Nr. 8 des Vertrages definiert.

Zu Artikel 8

Im Internationalen Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen ist entsprechend den nationalen Vorschriften eine Beschränkung der Reederhaftung auf den Wert des Schiffes und seiner Ladung oder bestimmte Beträge vorgesehen. Eine derartige Beschränkung der Haftung würde den besonderen Gefahren, die von einem Reaktorschiff ausgehen, nicht gerecht werden. Artikel 8 erklärt daher diese Beschränkung der Reederhaftung auf Schadensersatzansprüche nach dem Vertrag für nicht anwendbar.

Zu Artikel 9

Absatz 1 dieser Vorschrift legt den Gerichtsstand für Klagen auf Ersatz eines nuklearen Schadens fest. Die ausschließliche Zuständigkeit brasilianischer Gerichte entspricht einem brasilianischen Wunsch.

Absatz 2 führt auf, unter welcher Anschrift etwaige Klagen gegen den Inhaber des Schiffes zuzustellen sind.

Da zwischen der Bundesrepublik und der Föderativen Republik Brasilien kein Vollstreckungsabkommen besteht, mußten in den Vertrag Vorschriften über die Anerkennung und Vollstreckung rechtskräftiger Entscheidungen brasilianischer Gerichte in der Bundesrepublik aufgenommen werden.

Absatz 3 stellt sicher, daß ein rechtskräftiges brasilianisches Urteil wegen eines durch die „Otto Hahn" verursachten nuklearen Schadens in der Bundesrepublik anerkannt wird, es sei denn, daß eine der in Absatz 3 a und b genannten Ausnahmen vorliegt. Die Regelung entspricht Artikel XI Abs. 4 a des Brüsseler Übereinkommens.

Absätze 4 und 5 gleichen inhaltlich Artikel XI Abs. 4 b und c des Brüsseler Übereinkommens und gewährleisten die Vollstreckbarkeit der nach Absatz 3 anerkannten brasilianischen Urteile.

Zu Artikel 10

Absatz 1 enthält eine Bemühensklausel, etwaige Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Vertrages auf diplomatischem Wege beizulegen.

Die Schiedsklausel (Absätze 2 bis 5) gibt im wesentlichen den für zweiseitige Verträge der Bundesrepublik üblichen Text wieder.

Zu Artikel 11

Diese Vorschrift sieht ausdrücklich die Ausdehnung des Vertrages auf andere deutsche Reaktorschiffe durch Notenwechsel vor. Sie wird also künftig den Abschluß eines weiteren bilateralen Abkommens mit Brasilien unnötig machen (vgl. Artikel 1 Nr. 3).

Zu Artikel 12

Die Vorschrift betrifft in erster Linie eine Ratifizierung des Brüsseler Übereinkommens oder eine Änderung der innerstaatlichen Gesetze über die Reaktorschiffahrt durch die Vertragsstaaten.

Zu Artikel 13

Dieser Artikel enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 14

Da der Vertrag in Brasilia unterzeichnet worden ist, sollen die Ratifikationsurkunden in Bonn ausgetauscht werden (Absatz 1). Die Regelung der Vertragsdauer in Absatz 3 (3 Jahre mit stillschweigender Verlängerung jeweils um ein weiteres Jahr, sofern nicht eine der Vertragsparteien der Verlängerung spätestens sechs Monate vor Vertragsablauf widerspricht) stimmt mit Artikel 12 Abs. 3 des „Otto Hahn"-Vertrages mit Argentinien überein.

Bn 312146 7. 73